ARIPI ROMÂNEȘTI

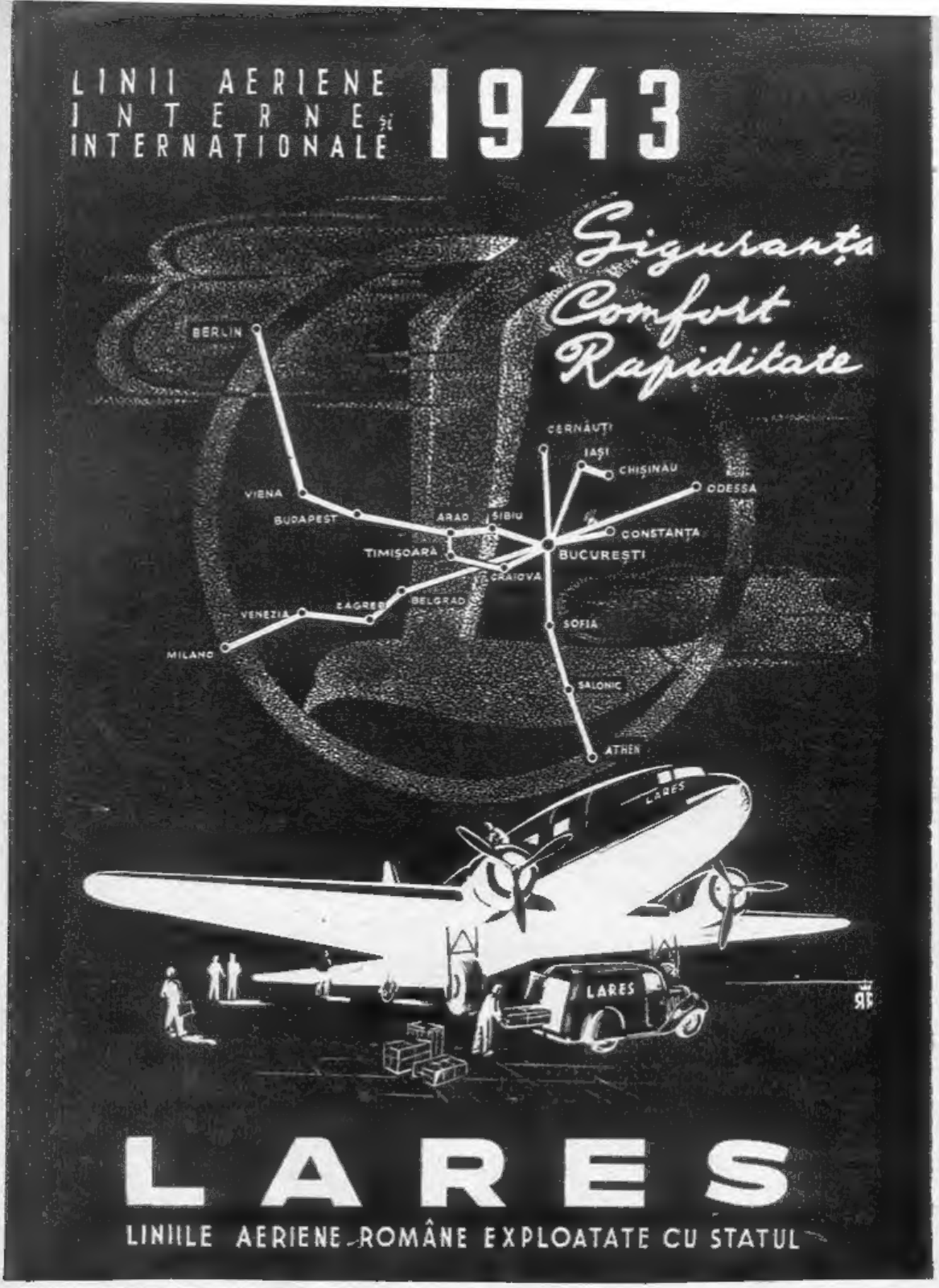
Director: Comandor a
AL. DEMETRE

621

NOEMBRIE 1943
ANUL III, Nr. 51

INAINTE DE MARELE SALT AL MISIUNII

LEI 20



„ARIPI ROMANEȘTI" Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacția și Administrația: Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.28, cont cec: 1334.

Director: Comandor av. rtg. AL. DEMETRESCU. Redactori: NICOLAE LADMISS ANDREESCU și GION.

Costul abonamentelor: întreprinderi, fabrici, instituțiuni de Stat și particulare, de sprijin: dela lei 5000, obișnuite: lei 1500 anual. Pentru particulari: lei 480 anual. Un exemplar lei 20.

Tipografia Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", București Str. Sărindar, S-7-9- înmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com. București. — Tipărită la data de 25-X-943.

Omagiu!

Se găsesc în structura oricărui popor — într'o proporție mai mare sau mai mică — elemente cari, prin constanța unei atitudini și a unei îndeletniciri lipsită de materialism, formează nucleul generos, eroic și sublim, constituind panașul strălucitor al neamului!

Sunt sburătorii, acei tii care se înscriu dela începutul tineretii lor în tagma unei meserii grele și încă plină de riscurile neprevăzutului și în care cea mai mică neatenție sau o banală greșală de manevră se plătește — din nenorocire — de multe ori cu viața!

Să-ti legi soarta și idealul ei — liber și neslit — de o atare rigiditate și cu astfel de perspective, încă din timp de pace și la o vârstă când nimeni nu se poate lăuda cu oboseala vieții; să renunți voluntar — atunci când n'ai mai mult decât 18-19 ani — la plăcerile unui traiu liniștit și la toate acele bunătăți pe care materialismul și dorul de ajungere îl pun la dispoziția tuturor; să nu ai siguranța zilei de mâine — dar posibilitatea de a pierde totul — constituie fără îndoială un contract pe care puțini sunt în măsură să-l semneze și încă mai puțini care să-i respecte până la sfârșitul carierii lor.

Așa cum odinioară a te ti făcut artist dramatic constituia o rușine pentru familiile interesate și o parte din marele public, a dori să devii aviator, în afară de faptul că întâmpinai o năstrușnică împotrivire din partea părinților — pe atunci aceștia nu toleraau emanciparea timpurie a progeniturilor lor — dar era taxat deadreptul nebunie.

Astăzi — din fericire — mentalitatea tuturor s'a schimbat, concepțiile au evoluat, aviația a făcut progrese formidabile și a dori să devii — din timp de pace — aviator, nu mai găsești nici opoziții și nici epitetele nepotrivite de altă dată! Lumea a început să admire pe sburători, să le înțeleagă idealismul și să le prețuiască sacrificiile!

Astăzi, cei care sboară efectiv — adică practică zi de zi această spinoasă, dar nobilă meserie — este privit cu respect și admirațiune și oricât de tânăr ar fi el, nu poți să nu apreciezi faptul că într'o lume, în care a aduna bani și a face „carieră" — prin muncă dârză sau strecurare ușoară — înseamnă totul, se găsesc totuși și elemente care se leapădă de omenesc și se dăruiesc din convingere și pasiune riscurilor creatoare, în timp de liniște salvatoare, adeseori, în timp de război.

Sburătorii României fac parte din această restrânsă categorie! Crescuți în înalta tradiție a marilor înaintași și meșterii în arta sborului — printre care citez pe Mircea Zorileanu, Aurel Vlaicu, Caranda, Poly Vacas, Protopopescu, Nicu Capșa și Gheorghe Negrescu — apostolii și creatorii unei meserii însușită fără ajutorul profesorilor, deci fără acea siguranță pe care o aduce astăzi faimoasa dublă comandă; făuriți de instructori de pilotaj de talia unor sburători ca Rotaru, Mitică Teodorescu, Naidinescu, Iliescu-Mitralieră, Stălpeanu — toți ași din războiul mondial trecut; conduși în nouă viață de sufletul și părintească grije a unor șefi ca Popovici Andrei, Beromade, Gh. Negrescu, Fotescu, Sever Pläiniceanu, Ion Stoicescu și Constantin Argeșanu, la limpezimea de judecată și la omenescul cărora găseai în tot momentul și sprijin și îndrumare și mângâiere, tinerii sburători de azi ai României, acei cari luptă acolo departe pe front sau ne păzesc în interior orașele și bogățiile țării, au stârnit admirația poporului românesc, elogiul aliaților noștri și respectul celor care ne-au fost întotdeauna dușmani!

Și cum să nu fie așa, când urmăriți de neîncrederea necunoscătorilor sau celor lipsiți de bună credință, sburătorii români au atacat din primele clipe una din cele mai formidabile aviații din lume, marcând dela începutul încleștărilor aeriene victoriile strălucite din 22—23 și 24 Iunie 1941?

Lovitura pe care mica aviație română a dat-o din primul moment dușmanului cotropitor este asemuitoare cu pietricica prașiei lui David repezită în fruntea colosului Goliat!

De atunci sunt mai bine de doi ani! Gloriosa oștire română luptând într'o camaraderie sinceră și leală cu puternica armată germană, a străbătut și cucerit spații imense inamice, punând astfel la adăpostul unei mari distanțe țara noastră și restul Europei, de orrile și nenorocirile pe care le aduc luptele date pe teritoriu propriu. Ar trebui să fii rău voitor, de rea credință sau clevetitor din obișnuință pentru a refuza să admiți și să înțelegi că tihna de care cei dinapoi se bucură din plin azi, este datorită bărbăției și jertfelor acestor ostași de luptă pe câmpiile bolșevice pentru liniștea noastră și existența însăși a neamului românesc!

Sburătorii României, atât de tineri și bravi, dar totuși neasemuit de modești, luminează calea sau acoperă manevrele armatelor noastre, făcând să tresară de bucurie sau nădejde inimile ostașilor noștri oridecâteori, în sbor razant sau la mii de metri înălțime, crucea strămoșească — semnul sfânt al aviației noastre — trece biruitoare pe deasupra capetelor lor!

I-am vizitat aproape încontinuu pe acești viteji ai aerului românesc. Recent m'am aflat în mijlocul corpului aerian român ce luptă pe Nipru. Am trăit câteva zile pe aerodroamele lor, în barăcile și paturile lor de lemn suprapuse și am stat cu ei împreună în același șanț ori de câte ori eram atacați de bombardierele sau vânătoarea rusească.

I-am văzut pe sburătorii noștri în timpul acestei înfiețite ofensivă bolșevică, venind și plecând în misiune cu aerul cel mai firesc din lume. Nu am citit pe figurile lor nici îngrijorare față de puhoiul rusesc, nici oboseala unui trai lipsit de comoditățile care ne sunt nouă, celor din interior, aproape indispensabile și nici săturați de un impresionant număr de misiuni la inamic, pe cari ei le efectuează neconștenit în aceste zile de toamnă fie că ele sunt splendide, fie că sunt mohorîte, neprietenoase!

Îl văd pe cei dela bombardament plecând în cârdul de cocori să arunce tonele de fier și foc asupra inamicului, a masărilor lui de trupe sau pentru a le distruge

CENTENARUL ARTILERIEI

1. Şcoala de artilerie, geniu şi marină la 1913
2. Marele Rege Carol I, organizatorul Artileriei Române
3. Ateliere de artilerie la 1873
4. Artileria la marş, 1877
5. Bateria „Elisabeta" la Calafat, 1877

OMAGIU!

organizațiile de război din interior. Îi văd atacați — de jos cu tunurile antiaeriene și din înaltul cerului de către vânătorii aerieni vrăjmași — și totuși, strângându-și rândurile, continuând sborul spre inamic însuflețiți de o singură dorință, de un singur gând: îndeplinirea misiunei!

I-am urmărit pe cei dela asalt, tineri, dar bravi fără de pereche, plecând în sbor fulgerător în atacul trupelor cu mitralierele și bombe — misiune delicată și care cere echipajului dârzenie și sânge rece — sburători, cari după îndeplinirea misiunii lor ucigătoare au încă energiade a îndeplini și pe aceea a vânătorului aerian!

Îi știu pe impetuoșii sburători dela formațiunile de Stuka românești, specialitate nouă pentru ei, în care astăzi însă excelează, spre admirația lor și a celor care au creiat-o.

Îi văd pe cei dela recunoașterea terestră și maritimă — acești modești, tăcuți dar minunați sburători — brăzdând cerul vrăjmaș în toate direcțiile, aducând prețioasele lor documente orale sau fotografice, precum pe toți aceia dela transporturi militare și unități de legătură, cari neîncetat fac căruțșia aeriană atât de necesară operațiunilor, cu *toții* intrând în categoria acelei glorii mute, necunoscută publicului, însă apreciată de luptătorii depe front!

Le știm cu toți bravura și elanul celor dela vânătoare: gata pentru orice misiune de atac — dar și pentru orice jertfă — adevărați îngeri păzitori ai echipagiilor de bombardament și recunoaștere!

Și astfel, distrugând rezervele, sdrobind rezistențe, luminând calea sau susținând memorabilele atacuri ale sfintei armate române, tinerii noștri sburători, cavaleri fără de frică și fără de prihană — s'au luptat și se luptă cu o bravură de legendă, învingând întotdeauna, adeseori prin sângerare, de multe ori cu sacrificiul vieții lor.

Învăluiți în armura rară a unor suflete de elită, necunoscând ce este teama, oboseala sau necazul, sburătorii României au făcut — cu măcatria și cu pasările lor de oțel — zid înalt între front și cei rămași acasă, zidul tihnei, la adăpostul căruia o țară întreagă își poate depăna liniștită activitatea ei.

Sburătorii României — și împreună cu ei toți ostașii români — poartă cu cinste acolo tricolorul românesc, dând glorioase lupte, cu tot elanul, cu toată ardoarea și cu toată forța morală a celor ce-și apără: „sărăcia și nevoile și neamul"?

Dela sublocotentul aviator Bucur, ardelean de origină — care primul în 1918 a intrat în plin cu Farmanul său într'un avion vrăjmaș, după ce doborîse un altul — până la fapta tinerilor Claru și Anastasescu cari au făcut la fel, este loc de atâta prețuire pentru sburătorii români, pentru curajul și faptele lor, încât nimănui dintre cei dela adăpostul liniștit de acasă, nu îi mai este îngăduit să nu înțeleagă și să nu priceapă tainica legătură sufletească ce unește într'un tot un echipaj și nici ce înseamnă iureșul din înaltul cerului, al vânătorului aerian care-și atacă inamicul!

Nu găsesc o mai bună încheiere a modestului meu omagiu adus sburătorilor români, decât citând câteva strofe dintr'o odă închinată lor de către un poet cu suflet, George Buznea:

Cinstiți-i pe cei cari sboară
Deasupra moșiei române!
Ei leagă pământul cu cerul
Urzind România de mâine
Și duc fanioanele noastre
Spre soarta ce în veci ne-o doream.
Căci saltul ce-l fac în eteruri
E saltul întregului neam!

Cinstiți-i pe cei cari sboară!
Cinstiți-i solemn pe eroi!
Din mândra falangă din zare
Nu știm ce-o veni înapoi...
Știm însă, că drumul ce-l urcă
Prin nouri armatele sfinte,
E drumul cel unic pe care
Pășește-un popor înainte!

Cinstiți-i pe cei ce coboară
Sdrobiți sub aripi la pământ!..
În masa de carne informă
E-un trup de martir și de sfânt!
Și 'n sângele roș ce pătează
Rănita aripă de fier
O altă aripă, enormă,
Mustava-și avântul spre cer!

C-dor *AL. DEMETRESCU*

CENTE

La pleină trăgere... (S.M.P.)

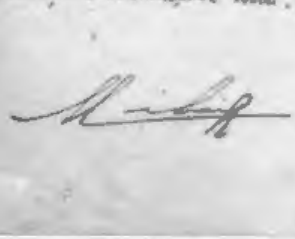
O poză lângă tun (S.M.P.)

Artileria grea rămasă gata de înaintare (S.M.P.)

Cu prilejul împlinirii unui secol de la crearea artileriei noastre, dăruită ostașilor ei în primul rând de Domnii Țării care și-au sacrificat viața pentru apărarea Țării.

Jertfa lor a fost grea și și-au făcut și în pace, căci pământul jertfei, trupul eroilor Țării îți este foarte și de glorie.

Drept urmare, vă urez ca și de aici înainte să fiți ostașii de încredere ai Țării noastre.



SALUTUL AVIAȚI

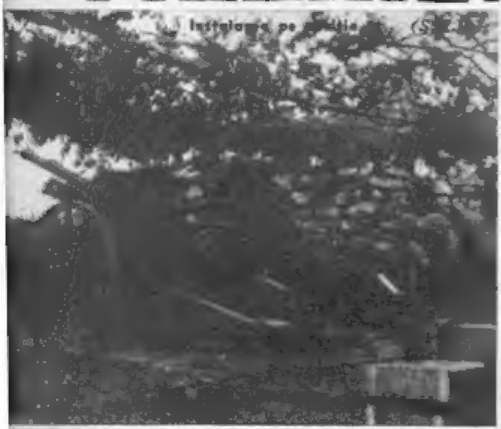
DE GENERAL AVIATOR DE ESCADRI GHEORGHE JIENESCU, MINISTRU SUBSECRETAR DE STAT AL AERULU

Comemorarea împlinirii a 100 ani dela înființarea primei bateriI de Artilerie modernă a Țării românești este un fericit prilej pentru toți tunarii antiaerieni și sburători să sărbătorească acest eveniment și să recunoască glorioase arme „ARTILERIA", contribuția ei la creearea și desvoltarea de azi a Artileriei Antiaeriene.

Fericit popas de meditație pentru armele tinere, azi când neamul românesc, cu prețul sângelui celor mai buni fii, ip apără hotarele, ființa și trecutul său sbuciumat, dar glorios

Indemn și meditație pentru a cunoaște ceiace înseamnă continuitate în munca perseverentă, puterea și respectul tra

ARUL ARTILERIEI



Instalare pe poziție

de mare calibru la poziție de tragere

CINSTIM ÎN PLIN RĂZBOIU DE APĂRARE A PATRIEI, ÎN BUBUITUL TUNURILOR ȘI CU FAȚA LA INAMIC, ÎMPLINIREA ÎNTÂIULUI CENTENAR DELA RENAȘTEREA ARTILERIEI ROMÂNE.

ÎN CEASURILE HOTĂRÎTOARE ALE LUPTEI CE PURTĂM, FAPTELE DE ARME SĂVÂRȘITE DE ARTILERIA NOASTRĂ MERITĂ TOATE LAUDELE PATRIEI.

BRAVURA ȘI DISCIPLINA TUNARILOR, PREGĂTIREA ȘI VIRTUȚILE OFIȚERILOR LOR, PRICEPEREA ȘI DESĂVÂRȘIRILE TEHNICIENILOR, AU ADUS GLORIOASELOR DRAPELE ALE ARTILERIEI ROMÂNEȘTI, ADMIRAȚIA ALIAȚILOR ȘI RESPECTUL ADVERSARILOR.

TUTUROR TUNARILOR DIN ARTILERIA DIVIZIONARĂ, DE MUNTE ȘI CĂLĂREAȚĂ, ARTILERIA GREA, ARTILERIA ANTICAR ȘI ANTIAERIANĂ, CELOR DIN ARTILERIA DE COASTĂ ȘI DE MARINĂ, CA ȘI TUTUROR COLABORATORILOR LA GLORIA NEPIERITOARE A ACESTEI ARME, LE TRIMIT ASTĂZI UN GÂND CALD DE RECUNOȘTINȚĂ ȘI DE MULȚUMIRE, ÎNCHINÂNDU-MĂ CU PIOASĂ SMERENIE ÎN FAȚA AMINTIREI CELOR CARI ȘI-AU SFINȚIT DATORIA DE LUPTĂTORI, PRIN ÎNSĂȘI JERTFA VIEȚII LOR PENTRU LIBERTATEA, NEATÂRNAREA ȘI ÎNĂLȚAREA PATRIEI ȘI NEAMULUI.

MAREȘAL ANTONESCU

diției în desvoltarea și gloria unei arme.

Două din ramurile Aviației — Aviația de informație și Aviația de bombardament — își datoresc desvoltarea lor — în cea mai mare măsură:

— nevoilor cooperării cu artileria în câmpul tactic, nevoi de ordin informativ, control și reglaj de tir;

— cooperare directă în luptă, prin foc, suprapunând, completând și prelungind focul Artileriei.

Desvoltarea rapidă a Aviației și preponderența factorului aerian în conducerea și execuția războiului, a făcut ca în perelel să se desvolte, în același ritm, și arma Artileriei Antiaeriene, ca element component al armei aerului, desprinsă din trupul armei „ARTILERIEI" condusă, educată și instruită prin generozitate paternă, până la trecerea ei în „AERONAUTICĂ", unde și-a căpătat maturitatea și s'a impus ca armă de sine stătătoare, de aceiași importanță și desvoltare ca sora ei mai mare.

Artileria a dat Aviației, cât și Artileriei Antiaeriene — cu toată generozitatea —, primele ei cadre, educate și formate în respectul tradiției, al sobrietății morale, profesionale și cultul jertfei.

A pus generos în slujba creării și desvoltării Aviației primele ei cadre, atrase de pasiunea zborului și de puterea jertfei.

Procentul cel mai mare de piloți, observatori și cadrele superioare de conducere luminată, au fost date de Artilerie, din fii ei cei mai aleși.

Proporția de jertfe a aviatorilor artiliști în slujba și desvoltarea de azi a Aviației, este deasemenea impresionantă.

Îmi fac o pioasă datorie a o aminti și azi, pentru că prin jertfa lor s'au înălțat și desvoltat Aripile Românești.

Tradiția glorioasă a Artileriei și spiritul ei de jertfă, transmise Artileriei Antiaeriene și generației tinere de ofițeri A.A. — au făcut ca unitățile de Artilerie Antiaeriană să se acopere de glorie — în primele linii — în bătălia dela Odesa, Sevastopol, Caucaz, Cotul Donului și Stalingrad. — Jertfele Artileriei Antiaeriene sunt demne de jertfele sorei mai mari, și-i cinstesc trecutul.

Sărbătorii și Tunarii Antiaerieni iau parte cu sufletul și recunoștințe lor la sărbătoarea centenarului „ARTILERIEI" care a pus piatra de temelie la înființarea și desvoltarea „ARTILERIEI ANTIAERIENE" și „AVIAȚIEI".

Mulțumire și admirație pentru tradiția glorioasă, de azi și de totdeauna a „ARTILERIEI".

Adj. maj. av. NEGRU NICOLAE

Îl văd parcă și acum! Frumușel, foarte simpatic, cu o educație care depășea cu mult pe aceea a gradului său, mi s'a prezentat într'o dimineață din primăvara anului 1940, mutat în flotila pe care o comandam pe atunci.

Făcuse școala la bimotoare și se afirmase ca un strălucit pilot de bombardament.

L-am repartizat la grupul de avioane Los, de sub comanda comandorului Stănescu. Avion greu de pilotat, pentrucă nu ierta greșeală și nici o clipă de neatenție, avion ce-nu putea fi condus decât de elemente dârze, încercate și sănătos dotate.

A făcut prima campanie în această unitate și nu a fost misiune grea la care să nu participe. S'a purtat ca un brav, într'o unitate din care destoinicia și omenescul comundantului de grup închegase un *tot* sufletesc între ultimul servant și cel mai mare în grad!

Adjutantul major Negru Nicolae, cu temeinica lui pregătire profesională, cu o excelentă și permanentă bună dispoziție exteriorizată în suflet, în mișcări și în veșnicul lui zâmbet, devenise curând fala subofițerilor din flotilă, nădejdea sburătorilor din grup!...

Plecat într'o misiune de bombardament în ziua de 21 Septembrie 1943, a fost atacat de aviația de vânătoare rusească. Copleșit de număr — după o eroică luptă — a fost doborît. Din avionul lui s'au desprins 2 parașute. Făcea echipaj cu Lt. Tănăsescu Vasile, serg. Craiu Laurențiu și cap. Rădulescu Dumitru. Cine a scăpat, doar sfârșitul războiului ne va putea spune! Poate că n'au fost numai 2 parașute; poate au fost patru... Îi dorim pe toți în viață și în mijlocul nostru, așa precum îi așteptăm pe toți aceia asupra cărora stăruie o îndoială și o speranță: Ioan Gheorghe, Geta Antonescu, Negru, Florin Teodorescu și atâția alții!...

D.

Adj. șef av. ZAHARCU EFTIMIE

Originar din Basarabia (Soroca)
— Trei campanii
— Peste 60 misiuni
— 2 victorii aeriene
— decorații:
Virtutea Aeron. cu 1 baretă
Crucea de fier cl. II-a

O MISIUNE!...

În ziua de 21 Oct. 1943 a venit din nou rândul în alarmă, escadrilei căpitanului aviator Ion Gheorghe!

Toți sburătorii unității sunt la aerodrom adunați la postul de comandă — un bordeiu, jumătate în pământ însă suficient de încăpător — așteptând comunicarea misiunei ce vom avea de efectuat. Între timp, se fixează echipagiile și locul fiecăruia în patrulă.

Eu sunt — ca de obiceiu — extremă stângă la o patrulă de 5 avioane!... Parcă, aș vrea să-mi schimb azi locul, dar zâmbetul blajin al domnului căpitan mă oprește să solicit alte ordine...

Un sbârnâit la telefon: Ordinul de misiune și în el ordinul de decolare. Suntem mulțumiți cu toții, căci ni s'a dat un obiectiv cunoscut, unde am mai fost în două rânduri și nu am avut nici o reacție din partea artileriei antiaeriene vrăjmașe.

Decolarea la ora 11,15. Cocoțați în Ju-urile noastre — atât de nervoase, dar credincioase — ne îndreptăm către start, ne luăm zborul și după o ochire lungă a aerodromului — în care timp ne întruchipăm formația — ne îndreptăm spre inamic într'un urcuș continuu.

E foarte cald! Fac echipaj cu dl. Sub.-Lt. Iliescu L. — șef de bord și observator — serg. Cihodaru Dumitru radio telegrafist, iar trăgător la mitralieră pe serg. Creangă.

În aripa dreaptă a patrulei — tot extremă ca și mine — zăresc avionul bunului meu camarad, adj. Niță Vasile, având șef de bord pe dl. Sub.-Lt. Marinescu, Submaestru II Perju Aurel și serg. maj. Radu Ioan.

Am trecut de mult Nipru și ne îndreptăm acum — la înălțime destul de mare — către obiectiv, strângând din ce în ce mai mult formația. Știm că domnului căpitan Ioan Gheorghe — capul patrulei noastre — îi va râde inima când telegrafistul dela bordul avionului său îi va comunica cuvântul: „bucheț!"! Asta înseamnă că suntem cu toții grămadă și nu este nici unul izolat, rămas în urmă de formație pentru a fi pradă sigură vânătorului aerian vrăjmaș! Ne inbește mult domnul căpitan al nostru! Bun șef, strajnic pilot și atât de sincer și prietenos în orele de repaus! Îl iubim mult, pentru că știe să ne vorbească și își cunoaște atât de bine meseria!...

MEDAL

Suntem aproape de obiectiv. Se deschid trapele de unde vor fi aruncate bombele noastre. Caut să ţin avionul meu cât mai aproape de formaţie, când, dinspre stânga apar 5 Jakuri ruseşti! Anunţ observatorul şi-mi pune lansarea „pe picaj"! Toţi sunt la mitraliere: nicio vorbă, numai ochii ni se rotesc în toate părţile!

La un moment dat începe răpăitul mitralierelor! Planurile mele — lovite de proectilele vrăjmaşe — încep să „înflorească", cum spunem noi rupturilor... Sunt lovituri de tun pe cari le simt şi în lansatorul de bombe! Motorul drept îmi este atins: Curge apa şi uleiul! Merg înainte când — în secunda următoare — zăresc pe aripa dreaptă a patrulei o flacăre imensă, urmată de o explozie: sărise în aer avionul camaradului meu Adj. Niţă... Văd bucăţi din avionul său prăvălindu-se spre pământ; un nod mi se pune în gât şi fac o cruce! Dumnezeu să-l odihnească şi să-l primească în rândul drepţilor, căci a fost om bun şi a murit ca un erou!

Nu mai aud însă mitralierele dela bordul avionului meu! Ce s'o fi întâmplat cu ai mei? Aud însă pe d. S-Lt. Iliescu care-mi ordonă-să „degajez" imediat, pentru că avem toate mitralierele — ca naiba — anrelate...

Pic cu motoarele în plin, cu toţi vânătorii ruşi grămadă după mine. Citesc la indicatorul de viteză: 800 km. pe oră! Avionul ţine încă! Observatorul şi telegrafistul sunt lângă mine — mitralierele noastre au amuţit — şi-mi arată cum să mă feresc, prin manevra avionului, de atacatori, pe cari reuşesc să-i las în urmă datorită vitezei de bolid ce aveam. Doar unul singur mai se ţine scai de mine. Vrea neapărat o victorie!...

Pic mereu şi redresez la un metru de pământ! Rusul e mereu în apatele meu şi trage cu toate armele în avionul meu. Proiectilele lui nu mai mă ating — se vede că nu poate ochi bine — şi după încă 30-40 km. se lipseşte de victorie şi... mă lasă în pace.

Scăpat, arunc ochii la aparatele de bord: temperatura motorului drept — la ulei şi apă — mult ridicată. Îl opresc şi pun elicea „în drapel", adică în poziţia de a nu frâna la înaintare.

Aproape de Nipru, motorul stâng îşi stinge şi el încet viaţa... Reuşesc totuşi să trec marele fluviu şi să ateriez pe o miriişte. În ultima manevră, comanda aripioarelor — probabil retezată de vre-un proectil şi care se ţinuse până atunci în câteva fire — se rupe... Ating pământul cu planul drept, într'o viteză de 260 km. pe oră... Sunt aruncat dela locul meu şi am norocul — măcar că e a doua oară — să mă aleg cu nasul crăpat în două!...

Suntem culeşi — toţi din echipaj — de o căruţă care ne duce la spitalul din Krivoi-Rog şi apoi expediaţi cu o maşină la unitate spre bucuria camarazilor cari ne credeau pierduţi!

Aici aflăm cu durere că avionul iubitului nostru comandant, căpitanul aviator Ion Gheorghe, nu s'a mai întors din misiune! Lovit de un proectil vrăjmaş, avionul său a luat foc! Din el s'au desprins — în teritoriul inamic — numai 2 paraşute...

Ne rugăm lui Dumnezeu ca în una să fi fost şi el!...

Adj. şef av. EFTIMIE ZAHARCU

OANE

Adj. av. Niţă Vasile

Cronica războiului aerian

de ROMULUS SEIȘANU

— OPERAȚIILE DINTRE 15 OCTOMBRIE — 1 NOEMBRIE 1943 —

În cursul lunei Octombrie 1943 au fost doborîte pe frontul din Răsărit, 1500 de aparate sovietice; iar pe frontul din Pacific, după comunicările oficioase japoneze un număr de aproape 700 de aparate americane, — majoritatea bombardiere grele.

Dacă mai punem la socoteală și celelalte pierderi ce le-au suferit în cursul aceleeași luni aviațiile beligeranților pe fronturile din Europa, din Extremul Orient și de-asupra spațiilor maritime (oceanele Atlantic, Pacific, Indian, Înghețat de Nord și mările anexe), prin lupte aeriene, prin focul artileriei antiaeriene, sau prin accidente, numărul total al avioanelor distruse în cursul lunei Octombrie a. c., ar fi de circa 5000 de aparate. S'a mai anunțat de d. Roosevelt, președintele Statelor Unite, cu prilejul zilei marinei de război, că flota nord americană, compusă din 700 de vase de diferite tipuri, dispune de 20.000 de avioane.

Ca să ne dăm întru câtva seama de valoarea acestor cifre sau mai bine zis de desvoltarea cantitativă a armei aviației, vom reaminti câteva date de ordin statistic publicate în a j u n u l războiului mondial, în vara anului 1939, de către ministerele aerului Marei Britanii, Franței și Germaniei. După aceste date iată care a fost repartiția forțelor aeriene între cele trei state; 4800 de avioane, Germania; 1500 de avioane, Marea Britanie și 1500 de avioane, Franța.

În ce privește aviația U. R. S. S. din ajunul războiului, ea a totalizat în 1937, după calculele anglo-americane și germane, 6000 de unități, — această cifră a reprezentat efectivele bugetare de avioane, care trebuiau să existe, dacă toate unitățile dispuneau de numărul lor bugetar de avioane de prima linie.

Mareșalul Voroșilov, în calitate de comisar al războiului, a declarat în expunerea ce a făcut-o în ziua de 13 Martie 1939 în fața membrilor Congresului partidului comunist, că „armata aerului" în comparație cu aceea din 1934, a sporit efectivele sale cu 138 %, adică a devenit aproape cu de două ori și jumătate mai importantă; iar parcul de avioane a sporit cu 130 %, adică mai mult decât dublu".

Așa dar, aviația sovietică a dispus în Martie 1939 de cel puțin 8000 de aparate de diferite categorii, mai mult decât toate celelalte mari puteri.

Și iată că în al 5-lea an al războiului mondial, numai pe frontul oriental din Europa, sovietele au pierdut într'o lună (Octombrie a. c.) 1500 de aparate, — cifră ce corespunde cu totalitatea avioanelor de care a dispus Marea Britanie, sau Franța, în vara anului 1939. Pierderile grele ce le-a suferit arma aeriană sovietică în cursul lunei Octombrie a. c.,

În așteptarea misiunii.
(foto D. Stoian)

au fost datorite în mare parte atacurilor aviatorilor germani și români în timpul bătăliei lor din sectorul de sud al frontului, ce s'au desfășurat în spațiul de pe dreapta cotului Nipru și în spațiul de pe stânga Nipru, interior în stepa Nogai, ca și artileria antiaeriene germane.

In luptele grele ce s'au dat în cele două spații, între 15 Octombrie — Noembrie, aviația de luptă și de bombardament germană și română a distrus numeroase vârfuri de atac și tancuri, iar ce contribuind la succesele defensive ale trupelor de uscat germane. Pe același front, între 22—25 Octombrie, au fost doborîte în lupte aeriene în cursul atacurilor aerodromurilor din apatele frontului nămic, sau de către artileria antiaeriană germană, 188 de aparate sovietice.

Pierderile aviației sovietice în raport cu cele ale aviației germane și române sunt mult mai mari, acest lucru dovedește calitatea aparatelor și în deosebi a echipagiilor germane și române. In 1939 mareșalul Voroșilov a crezut dimpotrivă că aviația sovietică este superioară atât cantitativ și calitativ, cât și din punctul de vedere al forței distructive, tuturor celorlalte aviații străine. El a spus atunci în aceeași expunere ce a făcut-o în calitate de comisar al războiului în fața Congresului partidului comunist. Paralel cu creșterea sa numerică, flota aeriană s'a modificat și din punctul de vedere al calității. Iată câteva date sumare în sprijinul celor ce am spus.

Categorii de avioane	Sporirea (în %)		
	Viteză	Plafon	Rază de acțiune
1. Avioane de vânătoare	56,5	2[illegible],5	
2. Avioane de bombardament (acțiune apropiată)	68	83	50
3. Avioane de bombardament (acțiune îndepărtată)	70	[illegible]7	61
4. Avioane de recunoaștere și de asalt	57	23	45

„Ceea ce importă, este că în cursul acestei perioade, proporția s'a modificat de asemenea între diversele categorii de avioane ale flotei aeriene militare.

Aviația de bombardament grea a trecut de la 10,6% la 20,6%.

Aviația de bombardament ușoară de asalt și de recunoaștere a trecut dela 50, 2% la 26%.

Aviația de vânătoare a trecut dela 12, 3% la 30,6% — adică o sporire de 2,5 ori.

Astfel, proporția între diverse categorii de avioane, modificată în favoarea bombardierilor și a avioanelor de vânătoare, e mai mult decât dublă.

In concluzie, în general, aviația noastră a devenit mai puternică și deci forța sa de luptă a crescut.

Cu alte cuvinte: descărcarea bombelor s'a triplat. Această masă de metal distrugător, capabilă să fie transportată de la distanțe considerabile, va putea fi o bună cămașă de forță sovietică pentru agresorii în prada delirului."

Războiul aerian din Răsărit a dat însă prilej mareșalului Voroșilov comandantului aviației și celorlalți conducători de armate sovietice, să stabilească pricinile pierderilor mari ale aviației armatei roșii în campaniile din 1941—1942. In ce privește declarația d-lui Roosevelt privitoare la cele 20.000 de avioane puse la dispoziția flotei de război a Statelor Unite, ea merită să fie subliniată, căci dovedește rolul covârșitor al aviației în războiul modern maritim, care are caracterul aero-naval: vasul de suprafață trebuind să fie protejat și ajutat de avionul de bombardament și de vânătoare, în toate acțiunile sale ofensive și defensive.

In ultimele două săptămâni aviația de bombardament anglo-americană a atacat Hanovra (18 Oct.), Cassel (22 Oct.) și alte orașe din Germania de vest și localități din Bulgaria de sud, Albania, Dalmația și Croația (19 Oct.); iar cea germană a atacat în cursul nopții dela 21—22 Oct. Londra și portul Hull din Anglia.

In zina de 15 Octombrie a fost o luptă aeriană grea deasupra regiunei Buna din insula Noua Guinee din Pacific, între o formațiune americană compusă din peste 100 de avioane și o formațiune mai mică aeriană japoneză, în cursul căreia au fost doborîte 14 aparate americane.

Un atac aerian japonez a fost dat între 15—16 Octombrie împotriva obiectivelor militare din insula Santo Espirito din arhipelagul Noile Hebride, situat la sud de arhipelagul Solomon.

In aceste lupte aeriene mai mulți aviatori japonezi s'au sacrificat aruncându-se cu aparatele lor în cele inamice.

DE TREI

[illegible] cu Crucea de Fier [illegible] cpt rez. Mogâldea [illegible] a mijlocul altor camarazi decorați și ai de ofițerul german de legătură (S M P)

O ÎNTÂMPLARE DE POMINA

După ce executase 84 de misiuni de recunoaștere, în loc să se întoarcă acasă la el la Sarai, unde-l aștepta o soție suferindă de ani de zile și copilașii lui și ai satului, a cerut să fie trecut pe noile avioane de bombardament cu care fusese dotată aviația noastră. L-a atras silueta aceea delicată ca de creion koh-i-noor a 88-urilor, cu sborul lor de săgeată care-i aducea aminte de rândunelele sprintene din streașina casei... Poate că voluptatea aceea particulară pe care i-o dau Ju-urile, l-a salvat și în 21 Iulie și la 2 August, anul acesta, când a luat foc, pe cerul Miusului.

Prima dată a fost atacat de 7 avioane de vânătoare sovietice de tipul britanic „Air Cobra", periculoase prin puterea lor de foc, când se afla deasupra lui Djacovo, dincolo de râul Mius. Fără să-l impresioneze prea mult atacul, curiozitatea fiindu-i trezită și concentrată să identifice tipul avioanelor inamice și dacă ar fi putut să prindă unul pe pelicula aparatului de fotografiat, nu și-a dat seama de primejdie decât când a simțit aripa morții cum sărută peștele aparatului. Motorul stâng era în flăcări, iar trenul avionului se sfărâmase ca o cutie de chibrite. Curgeau bucățile de tablă de sub burta avionului cum sar și rămân în urmă, cartoanele și ghemotoacele de jurnale aviarite pe fereastra vagonului.

Pilotul adj. Rădulescu nu și-a pierdut calmul și a manevrat utilizând toată șiștiința lui defensivă, feintând cu avionul în flăcări, ieșind din traectoria vânătorilor sovietici, cu măestria cu care un spadasin de rasă evită, numai prin mlădieri de trup, lunga și rece al adversarului. În chipul acesta, ocupând atenția atacatorilor fără însă a pierde din vedere o posibilitate ime

Starțarul semaforează avioanele locul la formație (S M P)

diată și fericită pentru salvarea aparatului și a echipajului, co meta cu coadă de flăcări a cpt. Mogâldea a prelejuit vânătorilor noștri din sector să-și surprindă adversarul și să-i ciupească repede trei victime: cpt. Agarici, adj. Chirvășuță și serg. Ivanov și-au împărțit onoarea de a fi luat și cele trei victorii. În timp ce — mușcați de limbile de foc care pătrunseseră până în cabină, după ce topiseră tot bordul de atac al planului stâng — cei patru eroi candidați la mutenare așteptau contactul cu un lan de porumb, spre care adj. Rădulescu și-a îndreptat avionul rănit de moarte, la ordinul căpitanului Mogâldea.

De sus, de pe cerul cu camarazii atenți la drama echipajului Mogâldea, avionul acestuia se vedea ca o vălvătaie de foc, trăgând după ea o dâră îndoliată. Apoi camarazii de pe cer au văzut, când pata aceea de foc și fum a atins pământul, cum s'a sfărâmat planul și motorul stâng au sărit ca din prăștie, și avionul amputat s'a răstogolit, descrisând cu coada și planul drepte cele mai ciudate acrobații. Pe urmă, obosit de atâta efort și deschlestat pe la incheieturi, cotra aceea lungă ca un sarcofag s'a turtit: câte o pâlâiac de foc ici și colo marcau poate tot atâtea candele pentru cei sorobiți pierduți.

În aer, cine știe, vreun camarad își ștergea cu mâneca dela combinezonul de sbor o lacrimă, fără să știe că, după ce avionul și-a dat duhul, au ieșit, unul câte unul, de sub dărâmături toți patru, cu mici arsuri, cu nasul, barba și obrajii jupuiți, dar teferi. Nici de data aceasta nu-l trădase pe cp. Mogâldea, încrederea aproape hipnotică în Ju-ul său! Atât de teferi au țâșnit de sub greutatea avionului, că grenadierii germani din prima

Dacă te vei găsi cândva, cititorule bătând cu pași tăi de drumeție dobrogeană prin comuna Sarai din județul Constanța, și vei întreba pe copii, unde le este învățătorul Mogâldea, îți vor răspunde toți:

La război, de doi ani și mai bine este aviator!

Cu învățătorul Mogâldea m'am întâlnit prima oară, în 1939, la Pipera, unde ne aflam amândoi Școala de Observatori. Ne-am despărțit prietenii buni în preajma diversiunei noastre de hotare, eu ca să mă duc la o flotilă de bombardament, el ca să plece la flotila lui de observație și nu l-am mai văzut până după căderea Odesei, când ne-am întâlnit pe un aerodrom din țară, unde drumurile noastre aeriene se încrucișau pentru alimentare. L am regăsit tot atât de sprinten cum îl știam din timpurile noastre de antrenament, tot atât de vesel și tot atât de bun camarad. Auzisem numai lucruri bune despre dânsul dela toți camarazii săi cu cari am vorbit între timp, fiindcă era un obiceiu foarte desvoltat printre sbârtori să ne interesăm unii de alții, după ce ne-am risipit, cu privirile perpendiculare pe zările de sânge ale neamului.

NEBUNUL

Locotenentul — pe atunci — Mogâldea Ion era la a 54-a lui misiune de război și se întorcea cu o țeară de onoare „nebunul".

Hai, povestește-mi în două cuvinte, până nu ia calele dela avion de unde ți se trage.

Mă frate, n'a fost cine știe ce. Inviam din morți pentru prima oară în acest război. Făceam echipaj cu adj. Secleman și serg. Tolan, bunii mei camarazi și ne-au atacat, la nord-est de Dalnik, nici mai mult nici mai puțin decât 15 Rata. Cinsprezece că le-am numărat cu voce tare, ca să fiu sigur de ele! Din întâlnirea aceasta ne-am ales cu elicea amuțită, încât a trebuit să plutim fără elice vreo 10 km. până am aterizat între linii. În după amiaza aceia am plecat într'o nouă misiune de recunoaștere și atunci mi s'a dat „Coroana României"... tot de atunci mi-au ieșit și vorbele.

Ne-am despărțit iarăș pentru a ne întâlni după doi ani, în care timp căpitanul rez. Mogâldea Ion, învățătorul din Sarai, n'a stat degeaba pe aerodroamele Rusiei, a primit o avansare, a totalizat [illegible] pe [illegible] (120), și-a acoperit [illegible] de [illegible] de [illegible] de

...KI, MIRAL din MOARTE

de ION BĂLEANU

Obiectiv S. M.

...de unde se prăbușiseră și au sosit și ruși și i au cucerit... cu asalt. După ce s'au dumirit ...au fetiș tat. i-au urcat într'o mașină și i-au trimis la Kuteinikowo unde ...s'a servit ...un divertisment ... cu 12 avioane sovietice de asalt care au încercat să atace terenul, nu s'au mai întors de unde au venit decât două. Și încă nenorocirea lor a fost că au dat, tocmai în preajma aerodromului peste 3, numai trei Me-uri germane care le-au primit cum se cuvenea.

„AM EU SISTEMUL MEU"

A doua zi, cu bandaje aplicate pe obraji, patru sburători români se întorceau la terenul lor unde li se strângeau boccelele nimeni ne mai așteptând să se întoarcă printre cei vii. Temperament agitat, învățătorul acesta cu caracter de bronz și cu sufletul de heruvim, și-a purtat bandajul ca pe cel mai scump trofeu. În șase misiuni, de a doua zi după ce a fost trecut iarăș în listele celor în viață. Nu făcuse la fel și „nebunul" din prima campanie, la 31 August când, abia scos din limbile focului și din mâinile mamcului, s'a urcat pe alt aparat și a pornit într'o nouă recunoaștere? Și pe urmă, învățătorul dela Sarai este un temperament de cursă lungă, e un sburător de fond mare, n'a sburat el 100 km. singur în spatele frontului la numai 10 metri deasupra mușuroaielor de zăpadă, în ceața vicleană a Donului? Așa că era foarte firesc să nu-și fi scos încă bandajul de pe arsurile obrazului în ziua în care, căzând iarăș peste un roi de 9 avioane rusești de vânătoare, acelaș motor stâng i-a fost incendiat.

Fără să fie superstițios, totuș cpt. Mogâldea a avut presentimentul salvării chiar din această situație mai critică decât data trecută se afla în formație și nu aruncase încă bombele care aveau contactul pus la focoase. O simplă schijă sau o lamă de foc sverlită de incendiu, până acolo, și echipajul se ridica la ceruri fără să fi avut măcar timpul necesar pentru a și face o cruce.

Ordinul cpt-lui Mogâldea a fost prompt executat de sl-tul Bangal N. pe care învățătorul l-a calificat „...cu sobol... și i-au cucerit... cu asalt. După ce s'au dumirit ...au fetiș tat. i-au urcat într'o mașină și i-au trimis la Kuteinikowo unde ...s'a servit ...un divertisment ... cu 12 avioane sovietice de asalt care au încercat să atace terenul, nu s'au mai întors de unde au venit decât două. Și încă nenorocirea lor a fost că au dat, tocmai în preajma aerodromului peste 3, numai trei Me-uri germane care le-au primit cum se cuvenea.

„AM EU SISTEMUL MEU"

A doua zi, cu bandaje aplicate pe obraji, patru sburători români se întorceau la terenul lor unde li se strângeau boccelele nimeni ne mai așteptând să se întoarcă printre cei vii. Temperament agitat, învățătorul acesta cu caracter de bronz și cu sufletul de heruvim, și-a purtat bandajul ca pe cel mai scump trofeu. În șase misiuni, de a doua zi după ce a fost trecut iarăș în listele celor în viață. Nu făcuse la fel și „nebunul" din prima campanie, la 31 August când, abia scos din limbile focului și din mâinile mamcului, s'a urcat pe alt aparat și a pornit într'o nouă recunoaștere? Și pe urmă, învățătorul dela Sarai este un temperament de cursă lungă, e un sburător de fond mare, n'a sburat el 100 km. singur în spatele frontului la numai 10 metri deasupra mușuroaielor de zăpadă, în ceața vicleană a Donului? Așa că era foarte firesc să nu-și fi scos încă bandajul de pe arsurile obrazului în ziua în care, căzând iarăș peste un roi de 9 avioane rusești de vânătoare, acelaș motor stâng i-a fost incendiat.

Fără să fie superstițios, totuș cpt. Mogâldea a avut presentimentul salvării chiar din această situație mai critică decât data trecută se afla în formație și nu aruncase încă bombele care aveau contactul pus la focoase. O simplă schijă sau o lamă de foc sverlită de incendiu, până acolo, și echipajul se ridica la ceruri fără să fi avut măcar timpul necesar pentru a și face o cruce.

Ordinul cpt-lui Mogâldea a fost prompt executat de sl-tul Bangal N. pe care învățătorul l-a calificat „...cu sobol... și i-au cucerit... cu asalt. După ce s'au dumirit ...au fetiș tat. i-au urcat într'o mașină și i-au trimis la Kuteinikowo unde ...s'a servit ...un divertisment ... cu 12 avioane sovietice de asalt care au încercat să atace terenul, nu s'au mai întors de unde au venit decât două. Și încă nenorocirea lor a fost că au dat, tocmai în preajma aerodromului peste 3, numai trei Me-uri germane care le-au primit cum se cuvenea.

„AM EU SISTEMUL MEU"

A doua zi, cu bandaje aplicate pe obraji, patru sburători români se întorceau la terenul lor unde li se strângeau boccelele nimeni ne mai așteptând să se întoarcă printre cei vii. Temperament agitat, învățătorul acesta cu caracter de bronz și cu sufletul de heruvim, și-a purtat bandajul ca pe cel mai scump trofeu. În șase misiuni, de a doua zi după ce a fost trecut iarăș în listele celor în viață. Nu făcuse la fel și „nebunul" din prima campanie, la 31 August când, abia scos din limbile focului și din mâinile mamcului, s'a urcat pe alt aparat și a pornit într'o nouă recunoaștere? Și pe urmă, învățătorul dela Sarai este un temperament de cursă lungă, e un sburător de fond mare, n'a sburat el 100 km. singur în spatele frontului la numai 10 metri deasupra mușuroaielor de zăpadă, în ceața vicleană a Donului? Așa că era foarte firesc să nu-și fi scos încă bandajul de pe arsurile obrazului în ziua în care, căzând iarăș peste un roi de 9 avioane rusești de vânătoare, acelaș motor stâng i-a fost incendiat.

Fără să fie superstițios, totuș cpt. Mogâldea a avut presentimentul salvării chiar din această situație mai critică decât data trecută se afla în formație și nu aruncase încă bombele care aveau contactul pus la focoase. O simplă schijă sau o lamă de foc sverlită de incendiu, până acolo, și echipajul se ridica la ceruri fără să fi avut măcar timpul necesar pentru a și face o cruce.

Ordinul cpt-lui Mogâldea a fost prompt executat de sl-tul Bangal N. pe care învățătorul l-a calificat „...cu sobol... și i-au cucerit... cu asalt. După ce s'au dumirit ...au fetiș tat. i-au urcat într'o mașină și i-au trimis la Kuteinikowo unde ...s'a servit ...un divertisment ... cu 12 avioane sovietice de asalt care au încercat să atace terenul, nu s'au mai întors de unde au venit decât două. Și încă nenorocirea lor a fost că au dat, tocmai în preajma aerodromului peste 3, numai trei Me-uri germane care le-au primit cum se cuvenea.

„AM EU SISTEMUL MEU"

A doua zi, cu bandaje aplicate pe obraji, patru sburători români se întorceau la terenul lor unde li se strângeau boccelele nimeni ne mai așteptând să se întoarcă printre cei vii. Temperament agitat, învățătorul acesta cu caracter de bronz și cu sufletul de heruvim, și-a purtat bandajul ca pe cel mai scump trofeu. În șase misiuni, de a doua zi după ce a fost trecut iarăș în listele celor în viață. Nu făcuse la fel și „nebunul" din prima campanie, la 31 August când, abia scos din limbile focului și din mâinile mamcului, s'a urcat pe alt aparat și a pornit într'o nouă recunoaștere? Și pe urmă, învățătorul dela Sarai este un temperament de cursă lungă, e un sburător de fond mare, n'a sburat el 100 km. singur în spatele frontului la numai 10 metri deasupra mușuroaielor de zăpadă, în ceața vicleană a Donului? Așa că era foarte firesc să nu-și fi scos încă bandajul de pe arsurile obrazului în ziua în care, căzând iarăș peste un roi de 9 avioane rusești de vânătoare, acelaș motor stâng i-a fost incendiat.

Fără să fie superstițios, totuș cpt. Mogâldea a avut presentimentul salvării chiar din această situație mai critică decât data trecută se afla în formație și nu aruncase încă bombele care aveau contactul pus la focoase. O simplă schijă sau o lamă de foc sverlită de incendiu, până acolo, și echipajul se ridica la ceruri fără să fi avut măcar timpul necesar pentru a și face o cruce.

Ordinul cpt-lui Mogâldea a fost prompt executat de sl-tul Bangal N. pe care învățătorul l-a calificat ...

CĂRĂUŞU AERIA

Text şi desenu de adj. av. V. Sarlpcaru

— „Eşti gata.. Rusule"!

— „Gata domnule adjutant!"

— „Atunci să-i dăm drumul"

Avionul se strecoară printre avioanele de transport şi de luptă ce împânzeau aerodromul, până ce ieşi la capătul pistei, unde, ca o insectă uriaşă îşi tremură aripile rulând cu o viteză din ce în ce mai mare, până ce se desţipi de pământ şi dispăru în nori de praf.

Zi de zi, acest avion, şi cu acelaşi echipaj făcea legătura între Crimeia şi Comandamentul unei Mari Unităţi ce lupta dincolo de Istmul Kerci, la capul de pod Cuban.

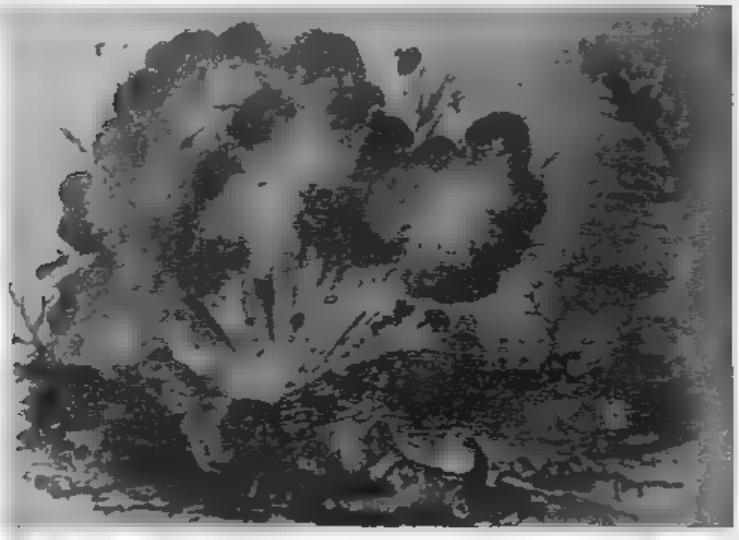
Făcea treabă de factor poştal, plecând încărcat cu pachete de ziare, scrisori, colete pentru ostaşi, materiale şi câte altele cari produc atâta bucurie celor cari le primesc.

Este mai mult decât o misiune de legătură, pentru că avea de străbătut zone periculoase, unde adesea apărea vânătoarea sovietică. Deaceia „Factorul" plecă în misiune întotdeauna cu un mitralior încercat ce nu scapă nimic din vedere şi care are experienţa a doi ani de război. Vremea era frumoasă. Un soare de toamnă scălda atmosfera într o lumină galbenă roşiatică

Pe şosele, maşinile umbleau forfota încoace şi încolo, făcând impresia unor furnici harnice.

Apropiindu-se de bălţile Peninsulei Taman, Adj. Stg. av Teodorescu pică avionul la o înălţime mai mică pentru a fi ferit de vederea eventualilor vânători sovietici.

Până aproape de Starastaroscaja, drumul a fost liniştit, fără a se întâmpla nimic deosebit, dar nu tot aşa le-a fost dat să continue până



la capăt, căci deodată mitralierul întorcându-se în turelă, strigă către pilot, arătându-i două formații de avioane sovietice ce zburau în dreapta la circa 2000 m. înălțime

Patru ochi cu privirile încordate urmăreau evoluțiile aviatorilor ruși. Prima formație compusă din patru avioane dădea târcoale unui aerodrom german ce se afla prin apropiere, dar a fost lustă în primire de Artileria antiaeriană de siguranță și împrăștiată

A doua formație degajă tocmai spre avionul nostru ce-și continua liniștit zborul.

Acesta se vede că n'a fost observat, deoarece bolșevicii au dispărut înspre largul Mării de Azov, unul însă, după un viraj scurt, se întoarse și pică asupra avionului curier crezându-l victimă sigură

Nu i-a reușit însă intenția și a plătit scump curajul său.

Sergentul Rusu se chirci pe mitralieră luându-și atent linia de ochire. Bolșevicul venea bolid micșorând distanța între cele două avioane. Adjutantul Teodorescu pică și mai mult avionul, săltând peste tufele de stuf și papură ce umpleau bălțile acestei blestemate regiuni.

Momentul critic se apropia. Cine va trage întâi?

Cele șase guri de foc ale Spitfire-ului? Sau Rheinmetal-ul mânuit de sergentul mitralior Rusu?

Furios și știindu-se în inferioritate de armament, serg. Rusu deschise foc în rafale lungi, împroșcându-i pe bolșevic cu trasoare și perforante ce nu iartă atunci când lovesc

Dela acesta, nici o ripostă. Se vede că a fost lovit bine, pentru că degajă în spre stânga într'un viraj larg ce nu se termină decât atunci când luă contact cu terenul plin de mlaștini.

Nu s'a produs nici o explozie.

Apa noroioasă sări în sus împroșcând până departe, după care o șuviță de fum își tremură ființa câteva momente, marcând finalul unei lupte inegale, dar câștigată de cel ce a fost mai hotărît

Adj. stg. av. rez. SCRIPCARU V

Reporter de război S. M. P. pentru Aeronautică

ARIPI ROMANEȘTI ÎN LUPTĂ

Eșalonul (S

Eșalonul la post (S. M. P.)

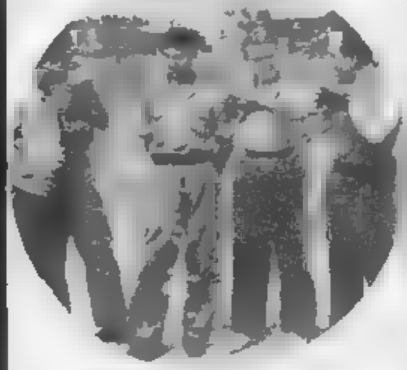
Ju. 88 românesc gata de misiune (S. M. P.)

lontu una grup de bombe
exp ca echipaș ar intuș
mis un or

După m sune

D Min stru a Aeru decorând pe comandantu unui grup de av- oane Stukas ro nești

Un bombard e o ecoat



Discut animat o demonstrativă

Mas de asalt

Adj. stag. av. CORBU

Recunoaștere m

BÂTEA un vânt de nesuferit

Sârmele de telegraf depe marginile stepei împânzeau orizontul ca o ceață

Timpul era prost

Ingheațați în mașină, băieții glumeau, rădeau, menținând buna dispoziție atât de caracteristică a aviatorilor noștri

Din când în când, un val mai puternic de vânt și praf înneca orice discuție din mașină, silindu-i pe toți să-și bage nasurile în gulerele combinezoanelor, după care începeau să scuipe de zor praful ce le scârțâia printre dinți

La aerodrom, personalul tehnic mișuna în toate părțile, cu toată ora matinală, pregătind avioanele pentru misiune. Cei soliți dela cantonament observatorii și piloții adunați în biroul Comandantului, în fața unei hărți privesc situația frontului în general, trasată cu o riglă de Comandant, după care iau notă de traectul misiunilor ce vor avea de executat.

Seceareatenție și conștiinciozitate din partea tuturor. Prima misiune va pleca la 7 dim. și va avea de parcurs un drum de 1.700 km.

Adj. șef av. SOCOLEANU

Echipajul compus din Slt. av. Merian Ștefan observ., Adj. Stag av. Corbu Ioan pilot, Serg. R.T.F.F Botez St. și Serg. mitr. Vințan, se îndreaptă spre avionul ce le-a fost destinat misiunei de azi

S-Lt. av. NEGOIȚA

Odată instalați fiecare la postul său, avionul se îndreaptă încet spre capătul pistei, decolând imediat.

Vântul continua să bată cu aceiași tărie

Nori grei de toamnă spânzurau deasupra aerodromului, în zona de cercetare însă buletinul meteorologic semnala o stare relativ bună.

Un timp au sburat fără vizibilitate, sprijinindu-se numai pe aparatele speciale ale acestui fel de sbor. Dela 2.000 m., atmosfera începuse a deveni mai clară. Pluteau deasupra norilor ce-și înălțau creștele albe neasemuit de frumoase ca într'o carte cu povești.

S-Lt. av. c. GRĂTIANU

Nimeni însă din avion n'avea ochi să admire aceste peisagii pe lângă care treceau aproape zilnic: privirile lor erau concentrate asupra pământului ce se zărea prin spărturile de nori.

Un alt atrat îi făcu să mai ia vre-o 3.000 m. înălțime, timp în care au parcurs Marea de Azov, iar acum se apropiau de coasta caucaziană

Atenția era dublată, se putea ca din moment în moment să se ivească vre-un avion bolșevic de vânătoare.

Ajunși deasupra unui port în care se observa mișcare de vase, observatorul declanșă aparatul foto care începu să ruleze într'un bâzâit surd. Întreaga zonă a fost fotografiată.

Tot atunci începu și artileria antiaeriană să tragă. Proectilele se spărgeau mult prea jos, dar apoi tirul începu să fie din ce în ce mai precis, explozile încadrând avionul la aceiași înălțime

Adj. stag. av. HUȘANU A.

Pentru a deruta pilotul manevră avionul în picaj, ieșind din cercul de foc. Continuau să sboare pe coastă ținându-se de o rețea de șosele și căi ferate, fotografiind ceiace părea mai important.

Începură să se plictisească, dar ochii erau mereu deschiși și atenția trează.

Aproape de Rostow, 4 vânători sburau la înălțime mai mare. A fost un moment de înfrigurare! Toată lumea a trecut la mitraliere, urmărind evoluția bolșevicilor. Aceștia

se vede că n'aveau chef de luptă şi s'au mulţumit să admire dela distanţă sborul avionului nostru sau probabil aşteptau să înceapă antiaeriana.

Şi aici aparatul foto a luat o serie de „vederi".

Din când în când, pilotul asculta cântarea motoarelor care se îngânau în zumzet metalic. Avea de ce fi mulţumit!

La înălţimea la care sburau, domnea un frig teribil, pe care sburătorii noştri au început să-l simtă. Cu plăcere fiecare ar fi trăs un pui de „bătută", dar unde dracu, că nu era loc! Se mulţumeau să se bată cu palmele pe genunchi, ca apoi să stea iar nemişcaţi

— „Altă dată vom lua soba aia mare cu noi şi vom face câte o cafea fierbinte", glumi Adj. Stg. Corbu, svârlind vorbele peste umăr celorlalţi. In timpul acesta o regiune industrială a început să se desfăşoare prin păinţenişul de căi ferate. Interesa numai circulaţia pe aceste linii, pentrucă regiunea nu mai era industrială decât cu numele, toate fabricile fiind distruse în retragere. Pe aerodromurile din acest sector, nu se observa nici o mişcare

Satisfăcut de „vederile" luate, observatorul ordonă schimbarea capului de compas

Măsura a fost luată la timp, pentru că din direcţia în care trebuiau să-şi continuie drumul, 6 vânători bolşevici veneau mâncând „pământul"

Au fost zăriţi şi acum urma să suporte o luptă cu totul inegală.

Incepu o cursă nebună. Avionul a fost supus încă odată unei probe de viteză. Picat puţin şi cu motoarele în plin, tresări un moment, după care făcu impresia că s'a întins ca un cal de cursă la start. Apoi vitezometrul creştea văzând cu ochii, odată cu mulţumirea celui ce-l privea. Planurile vâjâiau tăind aerul îngheţat în spaţii mari neînchipuit de repede. Mitraliorul urmărea aparatele bolşevice manevrând mitraliera dela unul la altul, gata să-l pocnească pe cel ce s'ar fi apropiat mai mult Dela un timp, avioanele ruşilor deveniră din ce în ce mai mici, până ce în cele din urmă s'au lăsat păgubaşe şi pe noi în pace..

Dar hora nu se terminase! De pe ridicăturile ce străjuiau un port începu o tragere de antiaeriană teribilă, ce umplu cerul cu o pânză de gogoloaşe albe şi negre foarte periculoase la „atingere" (expresia este a pilotului).

Altă serie de evoluţii şi schimbări de înălţime, după care observatorul ordonă schimbarea capului de compas cu direcţia terenul de bază.

Erau în drum spre casă, dar până la linia frontului mai aveau câteva sute de kilometri. Au picat din înălţime pentru a putea observa mai bine activitatea de pe şosele şi linii ferate. Observatorul lua atent note, aruncând din când în când ochii *în* lături şi în sus

Cpt av BOTEZ

Sburau de patru ore, iar puterile scădeau pe nesimţite; după atâta încordare, oboseala începu să pună stăpânire pe ei. Câte un căscat pe furiş era ascuns în mâneca combinezonului; clipeau de câteva ori din ochi, apoi iar rămâneau cu ei deschişi, atenţi la toate mişcările din împrejur. Aproape de liniile de luptă o antiaeriană uşoară se necăjea să-şi strice muniţia cu o tragere împrăştiată şi scurtă. Aceştia barem nici nu au meritat o atenţie specială..

Jos era un iad.

Exploziile răscoleau pământul umplându-l de foc şi fum. Vântul desăvârşea tabloul, ridicând în valuri imense praful stârnit de jos. Un sat ardea ca o vatră uriaşă, svârlind

Serg. mitr. VINTAN I.

scântei purtate de vânt până departe. In stânga cu vreo 500 m. mai jos, 5 aparate bolşevice făceau siguranţa aeriană a zonei, dar se vede că nu erau aşa de preocupate de cele ce se petrec în jurul lor, căci n'au observat avionul nostru ce le-a trecut pe sub nas. După ce au făcut şi acest ultim salt peste linia frontului, sborul a continuat la firul ierbii până la aerodrom, unde erau aşteptaţi de mult.

Cpt. av. CIURSANU S.

O motocicletă porni cu informaţiunile culese pe peliculă filmului şi blok-notesul observatorului, spre Comandament, unde laboratoarele foto şi apoi birourile de operaţii aveau să le folosească la uşurarea luptei în sector

Adj. stg. av. res.
SCRIPCARU VASILE
Reporter S.M.P

CÂT COSTĂ UN ATAC AERIAN ȘI CÂT POATE SĂ FIE EL DE EFICACE

joacă nici un rol, dacă atacul a reușit. Dar să vedem care rezultatul unui atac aerian de noapte? Este un lucru necontestat [illegible] exagerate. În ceea ce privește ade[illegible] [illegible] mai mult [illegible] decât o [illegible] militare. De fapt, acestea nu urmă nu ocupă în general [illegible] suprafața bombardată.

[illegible] instituțiile civile, oricât de penibile [illegible] importanță relativă și nu influențează [illegible] mersului războiului.

[illegible] adevăr în considerațiile sunt distru[illegible] sau de armament importante [illegible]

[illegible]

Ar [illegible] interesant să se studieze [illegible] costa pe atacator [illegible] din punct de vedere financiar cât și din punct de vedere material, o astfel de operație.

După datele americane [illegible] de 600 bombardiere, din care [illegible] fost [illegible] se stabilește astfel:

— Valoarea a 55 bombardiere pierdute fiecare costând 400 dolari	[illegible]
Valoarea bombelor lan[illegible] la 2000 dolari	[illegible]
— Valoarea carburantului [illegible] 1 000 000 dolari	[illegible]
Total dolari	[illegible]

Mai trebuie adăugate și alte cheltuieli care nu contează printre celelalte [illegible] costul reparațiilor aparatelor avariate, lucrările preparatorii ale raidurilor și *în special, ceea ce a costat formarea echipajelor pierdute*. Aceste din urmă cheltuieli sunt extrem de ridicate, de oarece pentru 55 bombardiere trebuie socotit [illegible] ca echipaje care [illegible] cât au fost formați au [illegible] și carburanți.

Se poate obiecta că în timp de răz[illegible] operațiuni militare nu

* Articol apărut în „La Croix de Paris"

[illegible]

20 [illegible] or

Pegoud [illegible] loopingurile

[illegible] August 1913 Pegoud [illegible] cu paraşuta din [illegible] care [illegible] evolu[illegible] radioase ale avioanelor [illegible] răsu[illegible] a hotărît [illegible] deasupra comenzilor [illegible] Septembrie [illegible] spa[illegible] sângele şi a eşi [illegible] Su[illegible] de [illegible] hărnea a şi delicata şi [illegible] 15—20 [illegible] pe [illegible] fa[illegible] pretinzând ca [illegible] descoperire [illegible]

La [illegible] Septembrie [illegible] coroana suprema [illegible] Pegoud [illegible] comă[illegible] figura eminamente franceză [illegible] loopingurile [illegible] thc[illegible]

La [illegible] primul [illegible] mondial Pegoud devine [illegible] asul aviaţiei de vânătoare, dar este doborît [illegible] luptă aeriană la 29 August 191[illegible]

Prevost [illegible] 200 km. pe ora

La 29 Sept. 1913, la Reims Prevost parcurge un circuit de 500 km. în 59' 45" şi la 5 Aprilie cand avem viteze de o [illegible] 100 km. oră, această medie orară de 200 km. 5 0 nu se pare desigur un fapt de nimic. Şi cu toate acestea a fost în acel timp o performanţa ne mai pomenită. De atunci şi în 1920 s'a ajuns la viteze de ordinul 300 km. ora şi în 1934 la 448 km. oră. De atunci pana în 1939 viteza majorităţii avioanelor a rămas în jurul a 200 km oră iar la declararea actualului război au fost ţări printre care în primul rand Franţa — cari au trimis pe front Potezurile 25 sburând cu 165 km. pe oră.

Toate aceste date dovedesc geniul lui Bechereau creatorul celui acelui avion Deperdussin — pe care a sburat în 1913 Maurice Prevost.

Traversarea Mediteranei

La 23 Sept. 1913, Roland Garros decolează dela Saint-Raphael la 5 ore şi 47' la bordul avionului sau Morane îndreptandu se spre cerul nestrăbatut inca de vre o maşină aeriană al Mediteranei.

El trece mult departe de Corsica evitând ospitalitatea Sardiniei cu toate că riscurile cresc pe masura scurgerii timpului. este foarte în intarziere faţă de orariul propus? Ce importa! Garros îşi continuă sborul cu toate „răcnetele motorului semnal al unei pane seci şi reuşeşte după un parcurs de [illegible] ore şi 53 să atingă în limită de benzina — Bizerta unde aterizeaza victorios.

Ca şi Pegoud Garros a fost în razboiul trecut un [illegible] as. In [illegible] 1914 1915 a inventat şi pus la punct tirul pe deasupra elicei invenţie care a revoluţionat razboiul aerian şi care a conditionat naşterea aviaţiei de vânătoare.

Prizonier a [illegible], după 3 ani de captivitate e vacuată reintra pe front dar este doborît intr o luptă aeriana la 5 Oct. 1918.

Trei aniversări

D. Ministru G-ral Jienescu, de vorbă cu concurenţii Aeromodelistul Oprea Petre răspunde o întrebările D-lui Ministru

Aeromodelul este aproape gata

Soarte de

AEROMODELELE

TROFEE ALE TINEREŢII

Duminecă 24 Octombrie a fost deschis pe aerodromul Giuleşti, concursul de aeromodele. Rând pe rând escadrilele cercurilor de aeromodele cu aparate de toate categoriile, care mai [illegible] care mai diverse ca formă, mai [illegible]teţ desăvârşite, s'au alinat pe mesele aranjate în linie pe latura aeroportului Giuleşti. Era o adevărată simfonie [illegible] culori a aripilor uşoare şi svelte care dantelau câmpul umbrat în miezul acestei toamne blânde. O simfo[illegible]ie fantastă şi totuşi reală, struntă [illegible] bucuria sute[illegible] de tineri, cari participau la acest eveniment. Ei nu sunt [illegible] nici ca spectatori, nici ca elevi la [illegible] presupus examen, ci ca adevăraţi [illegible]tăpânitori ai unor secrete descoperite din care ei au isbândit minunatele [illegible]nstrucţiuni ce decolează, sboară şi aterizează cu supleţea unui avion adevărat, condus de un pilot maestru. Sunt în număr înscris pe fişele de concurs 130 de tineri cu 220 de aeromodele. Este concursul naţional... Un eveniment aşteptat cu înfrigurare, o scadenţă cu făuriri de vise, fiecare întrezărindu-se purtând lauru victoriei şi al admiraţiei... Au şi pentru ce, fiindcă aproape 3000 de elevi ai şcolilor din Capitală au deschis cu mirare tot atâtea perechi de ochi care descopăr pentru prima dată, această minunăţie realizată de colegii lor care ştiu că, în fond, aeromodelul este un model de avion construit din baghete uşoare, din hârtie cerată, cu clei şi ata.

Aeromodelismul — şcoală nouă

Până când aeromodelul a fost adus a câmp pentru primele încercări de sbor, a fost nevoie de o muncă migăloasă, pe care tânărul constructor, p[illegible]ocupat de ideia lui ca un veritabil

inginer, a depus-o cu stăruință, cu grijă tehnică și mai ales cu meticuloasă meșterie. Din mâinile cari au învățat să folosească mașina de traforaj, mânghineaua, rândeaua, pila și alte scule fine, mâinile care au dobândit o deosebită dexteritate în întinderea cu artă a învelișului de hârtie pe scheletul de bețișoare, din aceste mâini care, unele, deabia încep să capete forme adolescente, au ieșit aceste splendide modele.

Dar executând lucrul său cu râvna ascută de pasiune, tânărul a mai izbutit să aplice întocmai legile sborului planat sau mecanic. A întins și cercetat cu matură chibzuială planurile modelului, a învățat denumirea numeroasele părți ale avionului și a aflat apoi, cu destulă trudă, principiile aerodinamice și legile care guvernează sborul, cu numitoare aplicațiuni la aeromodelul său.

Într'un cuvânt, construcția aeromodelului a format pe acești tineri într'o școală nouă, reală și plină de învățături; acestui fapt poate se datore așezarea lor liniștită, demnă și totuși candidă în felul cum așteaptă sosirea Domnului Ministru al Aerului și cercetează deosebește complect de colegii ce asistă curioși.

Da, este o mare, o frumoasă școală aeromodelismul pentru tineret tot așa precum aviația este, în primul rând, o școală a caracterului, a desprinderii de tine însuți. O dovedesc răspunsurile concurenților dela Giulești, date Domnului Ministru Subsecretar de Stat al Aerului, care, cu un admirabil spirit părintesc, a cercetat pe fiecare concurent în parte. Cinstirea ce li s'a făcut tinerilor aeromodelești cu această venire în mijlocul lor, ei au răsplătit-o cu dovada muncii și răspunsuri inteligente cari certifică preocupări serioase.

Înșiruți în fața aeromodelelor amenajate, pentru trecerea în revistă ca la o veritabilă expoziție, dau raportul Domnului Ministru pe rând, reprezentanții cercurilor: C. F. R.-Arad, C. F. R.-Iași, Liceul Vasile Alecsandri Galați, C. F. R.-Timișoara, C.F.R. Tr. Severin, Aeroclubul Brașov, C. F. R.-Craiova, C. F. R. Constanța, C. F. R.-Pașcani, Liceul Cantemir, Liceul Sf. Sava București.

„Vreau să mă fac aviator"

Domnul General Jienescu urmat de conducătorii T. A. R. și de numeroși ofițeri superiori din aeronautică, se oprește la fiecare concurent în parte care este cercetat, chestionat pentru

la startul. (S.M.P.-P.K.-Stachelscheid)

AEROMODELELE-TROFEE ALE TINEREȚII

a i se afla starea familiei, nevoile personale, năzuințele actuale și de viitor

Să trăiți Domnule Ministru, sunt aeromodelistul Oprea L, din Cercul C. F R.-Craiova.

Înainte de a răspunde, tânărul a luat drept cu o scurtă mișcare energică, vocea lui copilărească e fermă, limpede.

De unde ești Oprea?

— Din județul Caracal.

— Cât pământ au părinții tăi?

6 hectare

Cât grâu au făcut anul acesta?

20 de saci, fiindcă nu a fost tot pământul semănat numai cu grâu.

Mai ai frați?

Da, două surori și un frate

— Ce lucrezi tu Oprea, la atelier?

— Lucrez la Electricitate Domnule Ministru (tânărul este elev la Școala de Meseri C.F.R.)

Și de ce lucrezi tu aeromodele?

— Îmi plac Domnule Ministru.. îmi place aviația.

— Când lucrezi tu aeromodele?

— În timpul liber...

Ce fac ceilalți colegi care nu lucrează aeromodele în timpul liber?

— Serviciu în școală sau jocuri...

— Nu cumva ai venit la aeromodele ca să nu mai faci serviciu în internat?

Nu, Domnule Ministru, vreau să mă fac aviator.

Șeful aripilor românești îl ascultă și se gândește un moment, apoi:

— Care este modelul construit de tine Oprea?

Acesta, spune elevul în vârstă de 14 ani, după ce pune mâna pe un aparat construit cu multă finețe.

Domnul General Jienescu trece mai departe, dă exemplu uniforme le curate ale aeromodeliștilor Aeroclubului Brașov; cercetează la fel pe fiecare din în parte, sfătuește, îndeamnă și mai ales ia aminte; apoi, se oprește în fața unor tineri desvoltați și siguri de ei

— Să trăiți Domnule Ministru, sunt elevul Bersano C, șeful echipei cercului de aeromodele dela liceul „V Alecsandri" din Galați.

— Aveți un instructor oficial? cine vă conduce acest cerc?

— Nimeni, Domnule Ministru liceul însă ne pune la dispoziție sala și scule.

— În ce clasă ești d-ta?

În clasa VIII-a B.

Ai câtelea ai promovat din clasa VII-a?

— Al zecelea.

— Foarte bine, și ce vrei d-ta să faci după terminarea liceului?

Politechnica, Domnule Ministru

Alt elev, al aceluiaș liceu mărturisește același scop cu colegii săi.

— Ceilalți elevi ce fac în vreme ce voi vă ocupați timpul liber cu aeromodele?

Se plimbă, se antrenează sau fac literatură

Foarte bine faceți voi, țara are nevoie de oameni care lucrează pe teren practic azi mai mult ca oricând. Urmați așa băieți

Domnul Ministru remarcă numărul mare de cercuri reprezentate la concursul de școlilor profesionale C F R

Elevul Duțu Ion dela atelierele C. F. R. Constanța fiu al unui plugar din comuna Cosâmbești - Ialomița, a urmat cu spirit deosebit de viciu și spune răspicat dorința sa de a deveni un foarte bun profesionist montator la C. F R

Aeromodelismul pentru ce-l faci Preda?

Îmi place foarte mult Domnule Ministru, eu aș vrea să mă fac aviator, dar nu se poate... mă fac montator, închee tânărul din satul Cosâmbești ca după o hotărîre definitivă

Domnul Ministru al Aviației trage concluzii interesante din contactul cu tineretul aeromodelist venit la concurs. Din acestea își formulează dispozițiunile pe care le dă pe loc subliniind că se găsesc elemente excepționale care trebuesc îndrumate, ajutate.

Stoluri, stoluri de aeromodele

Când Domnul General Jienescu a terminat convorbirea cu ultimul aeromodelist și s'a dat semnalul începerii lansărilor, o serie de sgomote repezi ca un păcănit de motoretă minoră plesnesc liniștea câmpului și apoi un motomodel se ridică în viraj ușor făcând cercuri. Sborul său e lin, perfect echilibrat și se duce în văzduh cu o siguranță guvernată de legi technice socotite și aplicate cu precizie. Aeromodelul purtat de motorașul său de 0,27 H. P. atrage privirea generală mii de elevi ai școlilor din Capitală se minunează sgomotos; femei și bărbați în vârstă se extaziază și își sucesc capul după evoluțiile făcute la înălțime mare. Un stol de modele planoare se lansează cu sandow-ul trei alte motomodele se ridică în chip îndrăzneț ca niște avioane adevărate conduse de sprinteni piloți

Spațiul aerian al aerodromului este brăzdat în toate direcțiile iar mulțimea asistentă încearcă momente de emoție pură și se amuză cu deosebire pe seama diferitelor evoluțiuni neprevăzute ale aeromodelelor. Primul motomodel s'a pierdut în nouri iar al-

Foto de sport (S.H.P. — P.K.-Stachelscheid)

tul îl urmează în viraje de o sobrietate excepţională.

Cine ar fi bănuit atâta supleţe, atâta putere de mişcare în modelele de avion, care păreau adinesori mai curând destinate pentru vitrina de expoziţie?

Aceasta este partea spectaculoasă a aeromodelismului. Concurenţii cari au muncit cu sârg până le-au realizat, gustă din plin acum satisfacţia, bucurând şi pe alţii... Sunt adevăraţii brutori şi ei îşi pun în gând realizări noui.

Conducătorii aviaţiei, în frunte cu Domnul Ministru al Aerului, urmăresc cu atenţie întrecerile, cercetează diferitele construcţiuni şi modul cum tinerii îşi repară pe loc micile stricăciuni

O atmosferă de nebănuită frumuseţe învăluie întreaga adunare de pe aerodrom... Concursurile naţionale confirmă interesul tot mai sporit al tinerilor

Recorduri şi premii

Marile întreceri s'au incheiat Marţi după amiază cu festivitatea distribuirii numeroaselor premii.

Rezultatele sunt din cele mai bune căci în cele cinci zile cât au durat lansările s'au înregistrat performanţe cari depăşesc cu mult recordurile internaţionale.

Astfel, un planor lansat Sâmbătă la ora 11 dimineaţa a stat în aer până la ora 17,5'. Modelul este o construcţie originală a instructorului aeromodelist Moldoveanu dela centrul Naţional. De asemenea un aeromodel cu motorag de benzină, acţionând cu o zecime de cai putere, construcţiunea Cercului de Aeromodele al Aeroclubului Braşov, a aterizat la ferma Palatului Invalizilor dela Bănesa după 4 ore şi 5' de zbor Numeroase alte aeromodele au stabilit, datorită studiului şi construcţiei, alese zboruri excepţionale între una şi două ore, precum şi înălţimi apreciabile atingând uneori câteva mii de metri.

Atât valoarea construcţiunilor, cât şi grija de studiu precis al planurilor tehnice cele mai adesea originale dovedesc încă odată rolul educativ, practic şi teoretic al mişcării aeromodelniste care tinde să fie organizată şi adoptată în mod general de tineretul nostru şi mai ales cel şcolar

Intre numeroasele premii distribuite remarcăm cupa Subsecretariatului de Stat al Aerului pentru cea mai bună demonstraţie de aeromodele în zbor care a fost câştigată de Aeroclubul Braşov cu 1905 puncte.

Ion Velicu

Aeromodelele şi aeromodeliştii la Concursul Naţional

Pentru tineret

Iarna în desenul [illegible] Colin, cl. VII-a A, lic. „Teodor [illegible]", T. Severin

„Peste duşmani" (S. Lt. Corel Anastasescu), de Roman Voinescu, student

„Dublu efect" de Dumitrescu I. Marcel, cl. VI A, Ilc com. „Regele Mihai I", Bucureşti

„Deasupra obiectivului", de Ţimiraş Ionel, cl. III B, IIc „Spiru Haret", Bucureşti

[illegible] publicaţiu[illegible] [illegible] [illegible] redacţie [illegible] executate la [illegible] faptele [illegible] importante [illegible] decoraţiunile de război obţinute

Concursul național

Concursul [illegible] de Aeromodele [illegible] de o participare [illegible] performanțe [illegible]

Valoarea tehnică a construcțiilor a fost [illegible] îmbunătățită față de anul trecut [illegible] modele cu motor cu benzină [illegible]

[illegible] pentru aeromodele și aeromodele [illegible] pentru aceste motoare [illegible] pentru [illegible] secret. Modelele au fost în general foarte bine construite [illegible] motoarele bine puse la punct [illegible]

[illegible] 1,2 concurenți [illegible] 242 modele [illegible] din care 185 modele planoare, 33 aeromodele propulsoare cu motor de cauciuc și 24 motomodele (modele cu motor cu benzină).

Concursul a început în zua de 22 Octombrie 1943 cu înscrierea și verificarea modelelor iar în zua de 23 Octombrie au început primele probe pe terenul aeroportului [illegible]

O [illegible] pentru acest concurs a fost demonstrația de aeromodele organizată [illegible] și publicul spectator [illegible] foarte rigide impuse concurenților de aeromodele participante au selecționat și verificat în acest timp și atât valoarea tehnică a construcțiilor cât și perfecționarea [illegible] și de echipă [illegible]

[illegible] de aeromodele au fost chemate la prezentare numai modele [illegible] selecționate, deoarece punctajul s'a făcut atât în funcție de numărul modelelor [illegible] cât și de timpul realizat de fiecare model în parte. În afară de aceasta toate modelele prezentate trebuiau lansate în timpul cel mai scurt, fapt care avea o perfectă organizare și o desăvârșită disciplină. Punctajul pentru această demonstrație a fost calculat după următoarea formulă

$$N = \frac{M}{T}\left(\frac{n_1 + n_2 + n_3 + \dots + n_n}{a} + \frac{n_1 + n_2 + \dots + n_n}{b} + \frac{n_1 + n_2 + \dots + n_n}{c}\right)$$

în care N = numărul de puncte realizat, M = numărul modelelor înscrise pentru demonstrație, T = timpul cuprins între prima și ultima lansare, $n_1, n_2 \dots n_n$ = timpul realizat în zbor de fiecare model în parte, a = numărul aeromodelelor planoare înscrise, b = numărul aeromodelelor propulsoare înscrise și c = numărul motomodelelor înscrise.

Primul clasat la această demonstrație a fost cercul de aeromodele al Aero-Clubului Brașov cu 1905 puncte lăsând mult în urmă celelalte cercuri care nu au putut realiza decât: 893 puncte cercul de Aeromodele București și 120 puncte Cercul de aeromodele C. F. R. Turnul Severin.

Concurs [illegible] din proba de durata.

S'au obținut următorii câștigători:

A. ÎNCEPĂTORI

a) *Planoare faza I-a*, concurenți 2 modele înscrise 3, modele clasate la zbor 2. Reiu Alexandru sc. primară Nr. 3. București 19" (premiul I). Vălcu Nicolae C.F.R. [illegible] (premiu II).

b) *Planoare faza II*, concurenți 10, modele înscrise 12, modele clasate la zbor 6. Savin Constantin C. F. R. Galați 43" (premiul I), Vălcu Nicolae, C.F.R. Galați 39" (premiul II), Chirilescu Dumitru Aero Clubul Brașov 37" (premiul III).

B. PERFECȚIONAȚI.

a) *Planoare*. Concurenți: 96, modele înscrise 172, modele clasate la zbor 121, Ionescu Vlad C.F.R. Iași 7'16" (premiul I). Budică Constantin C. F. R. Craiova 5'16" (premiul II). Sâbău Ion Aero Clubul Brașov [illegible] Mancu Ovidiu Aero-Clubul Brașov 4'40". Ungureanu Laurențiu Liceul Cantemir București, 4'16".

b) *Propulsoare cu motor de cauciuc*. Concurenți: 18, modele înscrise 22, modele clasate la zbor 6. Ilieșcu Mircea Aero Clubul Brașov 1'00" (premiul I). Lăzărescu Nicolae C. F. R. Galați 50" (premiul II). Săndulescu Eugen Liceul Cantemir București 49"

E aeromodele

c) *Motomodele*. Concurenţi: 9, modele înscrise: 9, modele clasate la sbor: 7. Panaitescu Ion, Aero-Clubul Braşov 31'55" (premiul I), Ungureanu Laurenţiu Lic. Cantemir Bucureşti, 14'51" (premiul II), Sândulescu Eugen Lic. Cantemir Bucureşti 14'06", Oprea Petre C.F.R. Tr. Severin 8'15".

C) INSTRUCTORI

a) *Propulsoarele cu motor de cauciuc*. Concurenţi: 8, modele înscrise, 11, modele clasate la sbor: 9, Ştefan Ion C.N.A. Buc. 1'47" (premiul I), Bălănescu Victor C.N.A. Buc. 1'44" (premiul II), Ştefan Ion C.N.A. Buc. 1'42" Delinski Anatol Aero Clubul Braşov 1,17" (premiul II), Roseti Traian Aero Clubul Braşov 1'08".

Clasamentul pentru motomodele pentru categoria instructori nefiind încă complect omologat din cauza dispariţiei acestor aeromodele în timpul sborului, va fi indicat în numărul viitor.

Remarcăm însă performanţele frumoase realizate de aceste aerodomodele cu motor cu benzină. Aproape fiecare model decolat a trebuit să fie urmărit cu avionul şi cu toate acestea au dispărut din observaţie deoarece au reuşit să la înălţimi de 1500—2000 m., pierzându-se în nori sau în zare. Menţionăm astfel aeromodelul construit de Roseti Traian dela Aero-Clubul Braşov care a dispărut în nori după 10'21" de sbor, aterizând apoi după patru ore de sbor la ferma invalizilor de războiu dela Mogoşoaia. Tot aşa aeromodelul original construit de instructorul Moldoveanu A. s'a pierdut după 55" şi a aterizat după o oră şi un sfert, pe şoseaua Colentina-Urziceni-Buzău la Km. 10,500. Un admirabil aeromodel original a fost prezentat de instructorul Bobocel Ion dela C.N.A. Buc. un minunat moto planor cu motor propulsor fixat în spatele aripei, model cu o perfectă stabilitate în timpul sborului. În timpul concursului s'a pierdut în zare după 34'20" la circa 1800 m. înălţime, a aterizat apoi pe aeroportul Băneasa la circa 7 Km. depărtare de locul decolării.

În cadrul acestui concurs s'a prezentat un interesant model de demonstraţie cu ajutorul căruia s'au făcut spectaculoase lansări cu paraşuta a unui pisoiu. Declanşarea paraşutei se realiza în mod automat după 2 minute de sbor, iar câteva secunde mai târziu se tăia şi contactul motorului, astfel încât modelul aterisa în cele mai bune condiţiuni, — după un admirabil sbor planat.

Cea mai bună performanţă realizată în cadrul acestui concurs a fost însă recordul stabilit de un aeromodel planor construit de instructorul Moldoveanu A. dela C. N. A. Modelul a fost lansat cu sandowul pentru locurcare în ziua de 23 Oct. la ora 11. Declanşat la 15-20 m. înălţime a intrat într'un curent ascendent favorabil, care se deplasa uşor spre sud-est. După scurt timp modelul a atins înălţimea de 800-1000 de metri pierzându-se în nori. A aterizat pe aeroportul Băneasa la ora 17,05, oră înregistrată pe aeroport de un ofiţer german. A realizat astfel frumoasa performanţă de 6 ore şi 5' minute de sbor, depăşind cu mult recordul internaţional pentru această categorie.

În afară de acest record se va putea probabil omologa şi recordul realizat de motomodelul Roseti dela Aero Clubul Braşov care a fost lansat la ora 11,40 şi a aterizat, lângă Mogoşoaia, la ora 16, după 4,15 ore de sbor.

Astfel concursul naţional de aeromodele pentru anul 1943 se soldează cu două frumoase recorduri cari fac cinste ţării noastre şi în special aeromodelismului românesc.

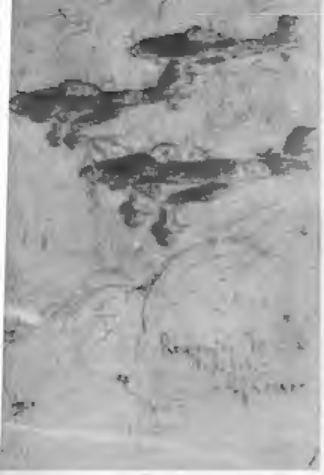
Nu putem încheia această dare de seamă fără să menţionăm rezultate frumoase obţinute de Oprea Petre dela C.F.R. Paşcani cu un motomodel cu motor inversat.

În concluzie, rezultatele concursului vorbesc îndeajuns de realizările din acest an mult superioare celor din anii trecuţi şi de perfecţionările interesante pe care aeromodelismul românesc le va realiza sigur pe viitor.

Prof. N. HANGEA

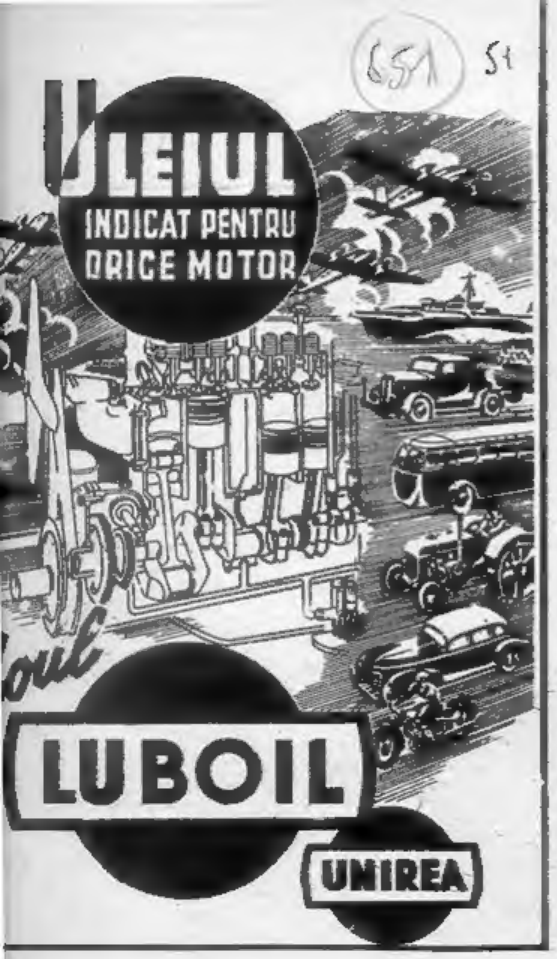
otomodel este pe punctul de a fi
. Constructor: Ion Crăciunesco

Ultima revizie a motorului, înainte de lansarea aeromodelului



Chipuri de Sburători

de RADOVICI



(31)

„ORAP"

OFICIUL ROMÂN DE APROVIZIONAR
ŞI DISTRIBUIREA PRODUSELOR DE PIELAR

SOCIETATE ANONIMA

BUCUREŞTI — STR. ANASTASIE SIMU No. 1

CAPITAL SOCIAL DEPLIN VĂRSAT LEI 10.000.000

FIRMA ÎNREGISTRATĂ LA REGISTRUL COMERCIULUI BUCUREŞTI No. 18499

ADRESA TELEGRAFICA „ORAP". — CENTRALA TELEFONICA 5-73-

CONT CEC Nr. 4634

Organizarea fabricilor de pielărie din ţară pentru procurarea în comun a pieilor a tuturor materiilor prime şi distribuirea produselor de pielărie

Înfiinţat prin Decretul Lege 655 publ. în Mon. Of. nr. 62 din 14 Martie 194

Centre de colectare în toată ţara

E. WOLFF S. A. R.

FONDAT IN BUCUREŞTI IN ANUL 1877

Administraţia şi Fabrica Str. Nr. Intrate Nr. 7 Tel. 5.19.66 — Birou Tehnic Str. Bălăceanu Nr. 3 Tel. 3.34.20

CAZANE DE ABURI DE ORICE TIP, CONSTRUCŢIUNI DE FIER, PODURI RULANTE, REPARAŢIUNI DE MAŞINI, REZERVOARE, ARMAMENT, ÎNCĂLZIRI CENTRALE, UZINE MARI DE ABURI, ÎN CONLUCRARE CU: BORSIG-BERLIN ŞI VEREINIGTE, ECONOMISER-WERKE, ELECTROCARE, BLEICHERT MAŞINI „KRUPP"

WOLFF-MAŞINI S. A. R.

Birou de reprezentanţe şi depozit de vânzare Bucureşti Str. Bălăceanu Nr. 3 Telefon: 3.34.20

MOTOARE „DEUTZ" STRUNGURI ŞI AUTOMATE DE PRECIZIE, MAŞINI DE FREZAT-RABOTEZE, MAŞINI PENTRU PRELUCRAT LEMNUL, INSTALAŢII DE BUCĂTĂRII ŞI SPĂLĂTORII, MAŞINI ŞI CUPTOARE PENTRU BRUTĂRII, MACARALE ŞI TROLIURI, POMPE-VENTILATOARE, MAŞINI-UNELTE, MAŞINI DE ÎNCERCAT MATERIALE, ARMĂTURI PENTRU CAZANE ŞI TOATE ARTICOLELE TECHNICE.

TUN ANTIAERIAN ROMÂN GATA DE ACȚIUNE

(S. M. P.)

Taxa poștală plătită în numerar confor
Nr. 235920/1942 a Direcției General